VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ (NR 190)**

z dnia 26 września 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 190)

26 września 2013 r.

Komisja do Spraw Unii Europejskiej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Agnieszki Pomaskiej (PO)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu, z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: Plan działania na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu stalowego w Europie (COM(2013) 407 wersja ostateczna) i odnoszące się do niego stanowisko rządu;

– w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu, z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej, Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady Czwarte sprawozdanie z wykonania przez Republikę Mołdawii planu działania na rzecz liberalizacji reżimu wizowego (COM(2013) 459 wersja ostateczna) i odnoszące się do niego stanowisko rządu;

– w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu, z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Włączenie emisji z transportu morskiego do unijnej polityki w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych (COM(2013) 479 wersja ostateczna) i odnoszące się do niego stanowisko rządu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Grażyna Henclewska** podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki wraz ze współpracownikiem, **Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych wraz ze współpracownikiem, **Dorota Pyć** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikiem oraz **Wojciech Olejniczak** – poseł do Parlamentu Europejskiego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Joanna Heger, Agata Jackiewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Spraw Międzynarodowych oraz **Dorota Olejniczak** i **Adrian Grycan** – specjaliści z Biura Analiz Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Dzień dobry państu, otwieram posiedzenie Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Witam państwa posłów i panie minister – dziś są same panie minister, chyba pierwszy raz tak się zdarzyło. Chciałabym przypomnieć o propozycji ograniczeń czasowych: 5 minut dla

posła sprawozdawcy, 3 minuty dla posła zabierającego głos w dyskusji po raz pierwszy i 1 minuta dla posła zabierającego głos w dyskusji po raz drugi. Czy jest sprzeciw wobec takiego procedowania? Nie widzę. Przypomnę też, że wprowadzenie do każdego z punktów ze strony pań minister nie powinno być dłuższe niż 5 minut, bo później jest czas, żeby odpowiadać na pytania, tak że proszę o tę dyscyplinę czasową.

Czy są jakieś uwagi do porządku obrad? Nie widzę, w związku z tym porządek obrad uznaję za przyjęty. Mam informację, że nie ma pana posła Jakiego. Możemy zacząć od drugiego punktu? Pani minister się spieszy, a nie ma posła sprawozdawcy. Zaczekamy minutkę. Myślę, że pan poseł dobrze zna temat, więc nie będziemy już czekali. Mam informację, że pan poseł już do nas zmierza. Witam pana posła.

Punkt 1 – dokument COM(2013) o numerze 407. Bardzo proszę panią minister Grażynę Henclewską o wprowadzenie do tego punktu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Grażyna Henclewska:

Bardzo dziękuję. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, komunikat, który został ogłoszony przez Komisję Europejską 11 czerwca 2013 r., dotyczy planu działań na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu stalowego w Europie. Celem tego komunikatu jest przedstawienie rozwiązań, które będą stanowić odpowiedź na kryzys w sektorze stali w UE. W komunikacie określono działania, które będą zapewniać warunki ramowe dla rozwoju konkurencyjnego i zwrównoważonego przemysłu stalowego, po to żeby te problemy strukturalne, które występują, mogły być rozwiązane i żeby ten przemysł mógł konkurować w skali globalnej. Proponowane są również takie rozwiązania, by sektor mógł opracować nową generację wyrobów stalowych, które mają zasadnicze, kluczowe znaczenie dla innych sektorów przemysłu europejskiego.

Pokrótce, komunikat przewiduje prowadzenie przez Komisję łącznej oceny kosztów w sektorze stalowym i analizę wpływu na konkurencyjność sektora przez stosowanie tzw. testu konkurencyjności. Dla nas jest to interesująca inicjatywa, którą Polska w czasie prezydencji również proponowała. Z zadowoleniem rząd przyjmuje także w swoim stanowisku inicjatywę KE dotyczącą propozycji wielu działań. Uważamy, że ten materiał, ten komunikat jest interesujący i łączy ze sobą różne polityki UE – politykę przemysłową, klimatyczną, energetyczną i środowiskową, o co Polska stale postuluje w swoich stanowiskach przygotowywanych do dokumentów, a także wygłaszanych na forum UE. Uważamy, że jest to ważna inicjatywa, zwłaszcza że większość problemów specyficznych dla przemysłu stalowego w Polsce wymaga decyzji i wspólnego działania Unii, a niewiele jest takich, które Polska może sama rozwiązać. Bardzo istotne jest naszym zdaniem podkreślenie w komunikacie, że istotnym czynnikiem, który pogarsza konkurencyjność europejskiego przemysłu stalowego są znacznie wyższe niż w większości państw OECD i stale rosnące ceny energii. Ważne jest również identyfikowanie czynników, które kształtują te wyższe ceny energii w Unii, a następnie eliminacja tych czynników, które wynikają z proponowanych i realizowanych przez Unię polityk, a nie tylko szukanie rozwiązań, które będą rekompensowały wzrost ceny energii dla przemysłu.

W swoim stanowisku rząd zwraca również uwagę na słabsze strony tego komunikatu. Uważamy, że opis zagrożeń dla przemysłu stalowego, które wynikają z ambitnej europejskiej polityki klimatycznej, jest słabą stroną tego komunikatu, a działania, które są proponowane, są nieadekwatne do sytuacji, bo mówi się np. o zaistnieniu ryzyka ucieczki emisji, podczas gdy już mamy z nią do czynienia. Oczywiście, podkreślamy, że powinniśmy przywrócić równowagę pomiędzy polityką przemysłową a klimatyczno-energetyczną, że dyskusja w zakresie redukcji celów emisji gazów cieplarnianych na okres po roku 2020 powinna być ściśle skorelowana z postępami w zakresie uzgadniania globalnego porozumienia.

Pomimo pozytywnej opinii na temat inicjatywy Komisji i generalnie samego komunikatu, w swoim stanowisku rząd zauważa również brak odniesienia do niektórych istotnych dla sektora stalowego zagadnień i nie w pełni zgadza się z niektórymi stwierdzeniami, które są zawarte w komunikacie, zwłaszcza jeśli chodzi o system uprzedniego śledzenia rynku, poprzedni i nowy. Brak jest również zapisów dotyczących odejścia od traktowania przemysłu stalowego jako wrażliwego, co wyklucza jego podmioty z pomocy

regionalnej na inwestycje. To w swoich stanowiskach zawsze podnosimy i postulujemy. Uważamy też, że w sposób nieuzasadniony promuje się technologie wychwytywania i składowania dwutlenku węgla jako jedno z najważniejszych rozwiązań dotyczących obniżania emisyjności. Według nas do wypracowania rozwiązań w tym zakresie bardziej powinny być wykorzystywane forum OECD. Jest to regularne forum, na którym problemy sektora stalowego są dyskutowane na poziomie międzynarodowym. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Bardzo dziękuję, pani minister. Sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Patryk Jaki, bardzo proszę.

Poseł Patryk Jaki (SP):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, nie ma wątpliwości, że rynek stali w całej UE, w tym bardzo dotkliwie rynek polski, przeżywa kryzys. Fatalna sytuacja jest spowodowana tym, o czym mówiła pani minister, czyli m.in. stale rosnącymi cenami energii, których pochodne stanowią przecież jeden z najistotniejszych składników kosztów wszystkich firm, a przez to również są źródłem problemów branży. Wysokie ceny energii są z kolei spowodowane polityką odnawialnych źródeł energii oraz polityką klimatyczną całej UE i niestety po raz kolejny zbyt mocno to wyeksponowano w omawianym dokumencie. Wysokie ceny i przedłużający się kryzys na rynku stali może z kolei doprowadzić do nieodwracalnych skutków, bo o ile jeszcze dzisiaj możemy w jakiś sposób ratować, choć jest to trudne, przedsiębiorstwa polskie, o których też zaraz powiem, to możemy się narazić na skutki nieodwracalne, takie jak np. migracja branży poza rynek UE, jeżeli czegoś nie zrobimy z cenami energii.

Nie mogę przy tej okazji nie wspomnieć o trudnej sytuacji polskich hut w Krakowie czy w Częstochowie, które są miejscem pracy ponad 500 tys. ludzi, i o tym, że akurat w tej chwili, kiedy toczy się ta debata, mamy do czynienia ze zwolnieniami grupowymi. Obecnie chyba już z 1500 osobami są rozwiązywane umowy o pracę i niestety apele o pomoc tym osobom, czy to kierowane do polskiego rządu, czy do instytucji UE, cały czas pozostają bez należytej odpowiedzi. Ale należy też zwrócić uwagę na pozytywne strony dokumentu, takie jak nacisk na innowacyjność branży, stymulowanie popytu czy podnoszona wielokrotnie przez strony nadregulacja przedmiotowej branży, chociaż za tę nadregulację – to też trzeba podkreślić – w jakiejś mierze odpowiada również Bruksela.

Jednym słowem, żaden dokument zawierający nawet najszczytniejsze cele czy tak jak ten, w którym odmieniany jest przez wszystkie przypadki tzw. czynnik społeczny, nie poprawią sytuacji, jeżeli w sposób komplementarny, kompleksowy nie weźmiemy się za obniżanie cen energii. A tego z kolei nie jesteśmy w stanie wykonać bez rezygnacji bądź znaczącej redukcji tzw. polityki klimatycznej. Jeżeli podnosimy ważne zjawisko konkurencyjności europejskiej gospodarki, to musimy mieć na uwadze, że europejskiej gospodarce coraz trudniej będzie konkurować na świecie z tak wysokimi cenami energii. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Bardzo dziękuję, otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Pani przewodnicząca Fotyga.

Poseł Anna Fotyga (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani minister, mam pytanie, które w zasadzie dotyczy statystyki wykorzystania produktów branży na krajowym rynku, w dużych inwestycjach, w których wymagane są konstrukcje stalowe. Czy państwo macie przegląd i statystykę tego typu? Jeśli nie, to prosiłabym o odpowiedź na piśmie. Od razu dodam, że wiem o przynajmniej kilku poważnych, sztandarowych budowach, w których stal jest po prostu importowana zza granicy, co podraża koszty tej budowy, więc bardzo bym prosiła o taki przegląd. Skoro mówimy o stymulowaniu popytu, to prosiłabym o przegląd pokazujący, gdzie została użyta polska produkcja sektora stalowego w ważnych inwestycjach na terenie Polski w ciągu ostatnich kilku lat. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Pan poseł Szyszko.

Poseł Jan Szyszko (PiS):

Mam bardzo króciutkie pytanie do pani minister. Ile mamy limitów przydziałów emisji na sektor stali? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Czy ktoś jeszcze z państwa chciałby zabrać głos? Pan poseł, bardzo proszę.

Poseł Grzegorz Tobiszowski (PiS):

Chciałem zapytać panią minister o pewne zjawisko, bo kiedy porównamy dane z Eurostatu i dane statystyczne Ministerstwa Finansów, to widzimy, że różnią się one, jeżeli chodzi o ilość stali, szczególnie prętów, które zostały w ostatnich latach wprowadzone na polski rynek. Chodzi o podatek VAT. I na moją interpretację Minister Finansów nie ma czytelnej odpowiedzi, dlatego chciałem zapytać, czy Ministerstwo Gospodarki zna to zjawisko i umie ocenić skalę różnicy związanej z odpodatkowaniem stali, która weszła na polski rynek, bo to dowodzi, że bardzo duże ilości stali, szczególnie prętów, które są wykorzystywane przy wiaduktach i nie tylko, wprowadzane są na polski rynek, delikatnie mówiąc, drogą nam nieznaną. Jakie jest stanowisko rządu w tej sprawie i jakie rząd podjął w tej sprawie działania? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Nie widzę więcej zgłoszeń. Bardzo proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w MG Grażyna Henclewska:

Bardzo dziękuję. Jeżeli chodzi o statystykę wykorzystywania produktów pochodzących z sektora stali funkcjonującego w Polsce, która jest produkowana w Polsce, to oczywiście zobowiązuję się, że dokładne wielkości przekażemy na piśmie, bo jesteśmy w stałym kontakcie z Hutniczą Izbą Przemysłowo-Handlową, która jest naszym źródłem wiedzy o sytuacji w tym sektorze. Mamy tę statystykę, ale w tej chwili wiem tylko tyle, że 40% stanowi import, natomiast jak to jest wykorzystywane, to przygotujemy to i przekażemy.

Pan poseł Szyszko pytał, ile mamy przydziałów emisji na sektor stali. To też mamy w tej statystyce, którą w tej chwili nie dysponuję, ale przekażemy to na piśmie.

Natomiast problem prętów stalowych i różnicy w statystyce od pewnego czasu jest zgłaszany przez branżę hutniczą w Polsce. Również ja na forum Komisji już mówiłam – choć może nie tej – że ten problem był dyskutowany w Brukseli na posiedzeniu grupy wysokiego szczebla ds. stali, którą pan komisarz, wiceprzewodniczący Komisji Antonio Tajani powołał i której pracami kieruje, a od pewnego czasu państwa członkowskie w pracach tej grupy biorą udział, w tym także Polska. Problem nieprawidłowości w obrocie prętami stalowymi został podniesiony i w imieniu polskiego rządu Ministerstwo Finansów podjęło działania w tym zakresie. Chodzi głównie o opodatkowanie podatkiem VAT. W tej chwili mamy informację, że te działania przynoszą efekty, że problem nielegalnego obrotu jest mniejszy i MF w swoim stanowisku, w odpowiedziach ten temat poruszało. Państwo mi podpowiadają, że rząd zaproponował odpowiednie zmiany w ustawie o podatku od towarów i usług oraz w Ordynacji podatkowej. 29 sierpnia prezydent podpisał ustawę z dnia 26 lipca, która dotyczy skrócenia okresu rozliczenia VAT z trzech miesięcy do miesiąca. Ta decyzja, te przepisy przynoszą efekty i skala tego zjawiska jest mniejsza. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Dziękuję, pani minister. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń, w związku z tym stwierdzam, że Komisja przyjęła do wiadomości informację rządu na temat komunikatu – dokument COM(2013) o numerze 407 – i odnoszące się do niego stanowiska rządu.

Dziękuję, pani minister. Przechodzimy do punktu 2 – dokument COM(2013) o numerze 459. Bardzo proszę panią minister Katarzynę Pełczyńską-Nałęcz o zabranie głosu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz:

Dziękuję bardzo. Stanowisko rządu odnosi się do czwartego sprawozdania Komisji dotyczącego realizacji wymogów wynikających z planu działania na rzecz liberalizacji reżimu wizowego przez Republikę Mołdawii. Polska w pełni popiera starania władz mołdawskich o ustanowienie reżimu bezwizowego w relacjach z UE. Pozytywnie oceniamy działania Mołdawii w zakresie implementacji zapisów drugiego etapu planu działań na rzecz liberalizacji wizowej i mamy nadzieję, że do czasu szczytu Partnerstwa Wschodniego w Wilnie w listopadzie br. Mołdawia zakończy wdrażanie wszystkich zobowiązań wynikających z drugiego etapu tego planu. Opowiadamy się za jak najszybszym zakończeniem procedur związanych z wprowadzaniem przez Unię ruchu bezwizowego z Mołdawią po pełnej implementacji przez ten kraj tego planu działania. Szybka decyzja polityczna ze strony Unii i krajów członkowskich po wypełnieniu przez Mołdawię drugiego etapu planu działania jest niezwykle istotna ze względu na kontekst polityczny w samej Mołdawii, w której obecnie u władzy jest bardzo proeuropejska koalicja. W przyszłym roku będą wybory, więc ruch bezwizowy, odczuwalny dla obywateli, dla zwykłych ludzi w Mołdawii będzie bardzo jasnym sygnałem, że proeuropejska polityka tego rządu popłaca i daje pozytywne, konkretne efekty dla zwykłych obywateli. Stąd jest to ważne nie tylko w procesie całej polityki Partnerstwa Wschodniego, ale jest też ważne w tym konkretnym kraju i w tej konkretnej sytuacji politycznej, aby po spełnieniu warunków przez Mołdawię – a jest to kraj, który praktycznie już za chwilę te warunki spełni – ten proces po stronie unijnej przebiegał jak najszybciej. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Dziękuję, pani minister. Sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan przewodniczący Andrzej Gałażewski, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Gałażewski (PO):

Dziękuję bardzo. Stanowisko rządu jest bardzo lakoniczne, chociaż w komunikacie jest trochę problemów, które być może teraz uda nam się przybliżyć. Rzeczywiście rząd Mołdawii bardzo ściśle współpracuje w KE, realizuje zalecenia administracji, ekspertów i ma osiągnięcia, szczególnie w zakresie wprowadzania paszportów czy też innych zagadnień. Ale jest jedno zagadnienie, z którym sobie rząd Mołdawii nie radzi i nie wiadomo, jak będzie w przyszłości, w związku z tym prosiłbym o wyjaśnienie, jaka jest opinia rządu w tej sprawie. Chodzi o ochronę granic. Wiadomo, że na granicy ukraińsko-mołdawskiej mołdawska straż graniczna w ogóle nie funkcjonuje, ta granica jest obsługiwana jedynie przez Ukrainę. Żeby troszeczkę skorygować tę sprawę, wprowadzono bardziej… To znaczy jest już faktycznie wewnętrzna granica pomiędzy Naddniestrzem a resztą Mołdawii, dotąd obsługiwana tylko przez służby celne, a w tej chwili będzie chyba też obsługiwana przez służby graniczne. W ten sposób tworzy się powoli z granicy nieformalnej granicę formalną. Jakie są spostrzeżenia rządu na ten temat? Czy może to doprowadzić z jednej strony albo do zahamowania procesu liberalizacji reżimu wizowego, albo utworzenia nowego tworu pod tytułem Naddniestrze? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Dziękuję. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos w tym momencie? Pan poseł Sellin, bardzo proszę.

Poseł Jarosław Sellin (PiS):

Mam pytanie do pani minister. Ilu obywateli państwa mołdawskiego dysponuje paszportami rumuńskimi, a więc ma możliwość podróżowania po krajach UE, i na jakim etapie jest teraz sprawa włączenia Rumunii do strefy Schengen?

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Nie wszyscy słyszeli pytanie.

Poseł Jarosław Sellin (PiS):

W związku z tym, że jakaś część obywateli Mołdawii ma paszporty rumuńskie, pojawia się kwestia włączenia Rumunii do strefy Schengen. Pytanie: na jakim etapie ten proces teraz jest, gdzie on utknął?

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Pan poseł Szczerski.

Poseł Krzysztof Szczerski (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani minister, chciałbym zapytać także o to, jaki jest status dokumentów wydawanych przez Naddniestrze w całym tym procesie, bo są też obywatele, którzy z kolei posiadają dokumenty wydawane przez władze naddniestrzańskie, więc chciałbym zapytać, jaki jest status dokumentów naddniestrzańskich i w jaki sposób jest rozwiązywana kwestia bezpieczeństwa, a także przestępczości zorganizowanej, przerzutu ludzi w Naddniestrzu w tych rozmowach? Jak wiadomo, status wewnętrznej służby w Naddniestrzu jest zupełnie inny, więc chciałbym zapytać, jak kwestia spraw wewnętrznych w Naddniestrzu jest przedstawiana w rozmowach? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Nie widzę więcej zgłoszeń. Pani minister, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MSZ Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz:

Dziękuję bardzo. Rzeczywiście sprawa Naddniestrza jest kluczową, nie tylko w procesie ruchu bezwizowego, ale także w procesie implementacji pogłębionej strefy wolnego handlu. Tak naprawdę pojawia się pytanie, czy integracja europejska Mołdawii z wyłączeniem Naddniestrza, dlatego że nie ma jurysdykcji Mołdawii właściwej nad Naddniestrzem, oddziela ten region separatystyczny czy też w przyszłości jednak stwarza szansę na integrację, bo tak naprawdę dzisiaj jest to tego rodzaju pytanie polityczne dla władz Naddniestrza. Wprowadzając standardy unijne czy to w wymiarze ruchu bezwizowego, czy to w wymiarze pogłębionej strefy wolnego handlu oni muszą przekształcać granicę administracyjną w granicę realną i to jest rzecz nieunikniona. Ale jest założenie, że w momencie, kiedy Mołdawia otrzyma ruch bezwizowy, kiedy zacznie czerpać korzyści z integracji także ekonomicznej, to stworzy to bodziec popychający na początku poszczególnych obywateli Naddniestrza, a potem być może całe Naddniestrze w kierunku Mołdawii i w kierunku UE, bo okaże się, że paszport mołdawski umożliwia wjazd bezwizowy do Unii, a paszport ukraiński lub rosyjski – bo nie ma czegoś takiego jak paszport naddniestrzański – które poza dokumentami mołdawskimi są w dyspozycji mieszkańców Naddniestrza, takiej możliwości nie dają. I mamy nadzieję, że to się okaże bardzo mocnym instrumentem spajającym, mimo tej granicy, która będzie musiała zaistnieć w bardziej formalny sposób ze względu na wymogi bezpieczeństwa.

Niezwykle ciekawa jest kwestia współpracy z Ukrainą, która jest niejako partnerem po zewnętrznej stronie granicy naddniestrzańskiej. Były różne propozycje ze strony mołdawskiej dotyczące możliwych form współpracy, żeby Ukraina wsparła Mołdawię, ale nie spotkało się to ze zrozumieniem ze strony ukraińskiej i strony nie doszły do porozumienia. To też jest ciekawy aspekt, bo teoretycznie oba kraje zmierzają w tym samym kierunku, ale współpraca w tym aspekcie się nie ułożyła, natomiast udało się stworzyć pomocową misję unijną na granicy naddniestrzańsko-mołdawsko-ukraińskiej i ta misja jest niezwykle pomocna, jeśli chodzi o wspieranie jakości kontroli tej granicy i jakieś tam limitowanie przemytu. Oczywiście nie jest to stuprocentowe zabezpieczenie, bo to nie jest misja, która *de facto* sprawuje kontrolę nad tą granicą, tylko wspiera ten proces.

Niejako tym samym odpowiedziałam już na pytanie o status dokumentów. Można sobie takie dokumenty wydawać, ale przez żaden kraj nie są one uznawane, bo nawet Rosja nie uznaje Naddniestrza, w związku z tym dla żadnego kraju nie ma dzisiaj takiego bytu i tym samym dokumenty, którymi mieszkańcy się posługują, są albo mołdawskie, albo nierzadko rumuńskie, ukraińskie lub rosyjskie. Te mołdawskie mogą się okazać coraz ciekawsze, jeżeli będzie ruch bezwizowy. Co do statystyk, ilu obywateli mołdawskich ma dzisiaj paszporty rumuńskie, to to się ciągle zmienia, bo te paszporty

są wydawane, ale według naszego rozpoznania, ma je około pół miliona osób i oczywiście ta liczba będzie się zwiększać. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze o Rumunii w Schengen.

Podsekretarz stanu w MSZ Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz:

Powiem szczerze, że jest to troszeczkę inny temat niż sprawa Mołdawii. Rumunia utknęła w procesie schengeńskim i mogę tylko powiedzieć, że Polska wspiera wejście Rumunii do Schengen. Rzeczywiście ten proces został zastopowany przez kraje unijne, które są jemu przeciwne, głównie ze względu na kontekst zewnętrzny, natomiast nie mam takiej wiedzy, żeby państwu szczegółowo dzisiaj powiedzieć, gdzie proceduralnie ten proces się zatrzymał, ale mogę poprosić stosowne osoby w MSZ, żeby taką informację przedstawiły na piśmie, gdyby była taka potrzeba. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Pewnie będziemy jeszcze nieraz rozmawiać na ten temat. Pani przewodnicząca Fotyga jeszcze.

Poseł Anna Fotyga (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani minister, chciałabym wrócić do wypowiedzi, która dotyczyła jakby jednoczącej czy możliwie jednoczącej roli paszportu mołdawskiego dla zamieszkujących obszar Naddniestrza i tego, że ten paszport może się okazać bardziej atrakcyjny. Proszę mi powiedzieć, czy mamy jakieś informacje dotyczące intencji władz Mołdawii w monitorowaniu tej sytuacji albo uniknięciu sytuacji, w której paszport mołdawski byłby tak naprawdę wstępem dla przestępczości zorganizowanej, która grasuje na terenie Naddniestrza, i traktowany byłby instrumentalnie. Czy coś na ten temat wiemy? Ja oczywiście jestem absolutną zwolenniczką liberalizacji reżimu wizowego z Mołdawią, ale po prostu interesuje mnie sytuacja Naddniestrza, bo to jest jednak zarzewie konfliktu, a także zarzewie rozprzestrzeniania się przestępczości zorganizowanej.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Czy ktoś jeszcze z państwa chciałby zabrać głos? Pani minister, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MSZ Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz:

Dziękuję bardzo. Ogólna uwaga o przestępczości zorganizowanej jest taka, że niestety ta przestępczość ma taką cechę, że nie jest dla niej barierą ani ruch wizowy, ani takie czy inne paszporty, ponieważ podejrzewam, że niestety ci, którzy potrzebują, już dawno mają co najmniej rumuńskie, a być może nawet dużo lepsze, bo już schengeńskie paszporty. Z taką rzeczywistością mamy do czynienia, niemniej temu właśnie służy plan działania na rzecz ruchu bezwizowego, żeby szereg standardów, także w wymiarze bezpieczeństwa, został przez Mołdawię wdrożony, żeby to były paszporty wysokich standardów, biometryczne, stosownie wydawane, żeby była ograniczona korupcja. To wszystko w tym planie działania jest i te zmiany Mołdawia musi implementować. W momencie, kiedy je implementuje, ta procedura będzie już dużo bardziej bezpieczna i dużo bardziej zbliżona do tego, co mamy w Europie, ale oczywiście nie ma się co łudzić, że będzie ona absolutnie szczelna i że te paszporty się nie dostaną w niepowołane ręce. To są zawsze koszty związane z ruchem bezwizowym, ta druga strona ruchu bezwizowego, którą trzeba mieć na uwadze. Niemniej nasze stanowisko jest takie, że te zyski polityczne, jeżeli chodzi o integrację społeczeństw i w ogóle promocję standardów europejskich, są tak duże, że te ryzyka, chociaż należy je brać pod uwagę i niwelować, są równoważone.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Jeszcze pani przewodnicząca Fotyga i pan poseł Szczerski.

Poseł Anna Fotyga (PiS):

Pani minister, może nie wyraziłam się dostatecznie jasno, ale prawdę powiedziawszy, chodziło mi o coś innego. Czy władze Rumunii mają czy też przewidują wprowadzenie jakiegoś sposobu monitorowania posługiwania się różnymi paszportami przez jednego obywatela na tym samym terenie? Przepraszam, władze Mołdawii, pomyliłam się,

oczywiście chodziło o mieszkających na terenie Mołdawii, posługujących się różnymi paszportami, bo to jednak jest pewne utrudnienie. Rozumiem, że polityka konkurencji paszportów, która powoduje, że te same osoby będą przyjmowały np. paszport rosyjski na użytek kontaktów z Rosją, ukraiński z Ukrainą, rumuński z Rumunią i mołdawski z UE, nie jest korzystna i nie służy rozwojowi samej Mołdawii.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):
Pan poseł Szczerski.

Poseł Krzysztof Szczerski (PiS):
Mam krótkie pytanie. Czy pani minister wie może, kto drukuje paszporty biometryczne dla Mołdawii?

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):
Proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w MSZ Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz:
Nie wiem. Pan dyrektor mi podpowiada, że my nie drukujemy, ale możemy to sprawdzić, bo na pewno nie jest to jakaś wiedza tajna. Sprawdzimy to i przekażemy państwu tę informację.

Natomiast jeśli chodzi o podwójne, potrójne paszporty, to w ramach UE pomiędzy poszczególnymi krajami są umowy o podwójnym obywatelstwie albo brak tych umów, jedne kraje to dopuszczają, inne nie, natomiast co do posługiwania się równolegle paszportem rosyjskim, to podejrzewam, że będzie to szeroko stosowana praktyka, bo paszport rosyjski otwiera jedną przestrzeń, a paszport mołdawski będzie otwierał drugą przestrzeń i nawet jeżeli w ustawodawstwie zostanie to ograniczone, to jest to niesprawdzalne, bo człowiek trzyma to gdzieś w szufladzie i raz wyjmuje jeden, raz drugi.

Poseł Anna Fotyga (PiS):
Ale jest system informatyczny na granicy.

Podsekretarz stanu w MSZ Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz:
My nie mamy wspólnego systemu.

Poseł Anna Fotyga (PiS):
Ale się obsługuje na swoim terenie.

Podsekretarz stanu w MSZ Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz:
Na swoim terenie tak. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):
Dziękuję, pani minister, zakończyliśmy dyskusję. Stwierdzam, że Komisja przyjęła do wiadomości informację rządu na temat sprawozdania – dokument COM(2013) o numerze 459 i odnoszące się do niego stanowisko rządu. Dziękuję, pani minister.

Przechodzimy do punktu 3 – dokument COM(2013) o numerze 479. Witam panią minister? Po raz pierwszy na posiedzeniu Komisji? Witam tym bardziej serdecznie i bardzo proszę o wprowadzenie do tematu – pani minister Dorota Pyć.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Dorota Pyć:
Szanowne prezydium, drodzy państwo, stanowisko rządu dotyczy komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Tytuł tego komunikatu brzmi: „Włączenie emisji z transportu morskiego do unijnej polityki w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych”. To jest komunikat z 2013 r. o numerze 479. Jego celem jest przedstawienie proponowanej przez KE strategii działania UE w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych z międzynarodowego transportu morskiego. Na forum zajmującym się wdrażaniem, wprowadzaniem Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu UE zobowiązała się do tego, żeby do 2020 r. ograniczyć emisję gazów cieplarnianych o 20%, poniżej emisji z 1990 r. Proponowana we wspomnianym komunikacie strategia działania obejmuje trzy bardzo ważne etapy. Pierwszy etap to wdrożenie systemu monitorowania, raportowania

i weryfikacji emisji. Drugi to jest określenie celów w zakresie redukcji emisji i trzeci etap to zastosowanie środka rynkowego.

Jeżeli chodzi o pierwszy etap, to w UE zostały już podjęte konkretne działania i dzisiaj mamy pewien osobny wniosek Komisji dotyczący projektu rozporządzenia PE i Rady w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego. Jak wynika z omawianego komunikatu, preferencją Komisji jest stworzenie – i to jest bardzo ważne – systemu redukcji emisji z transportu morskiego na poziomie globalnym. Pragnę wspomnieć, że do tej pory statki nie zostały objęte takim systemem, to jest jedyna gałąź transportu nieobjęta tym systemem w sposób bezpośredni i Komisja twierdzi, że wobec niewystarczającego w jej ocenie zaawansowania prac na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej wnioskuje się o podjęcie konkretnych działań regionalnych. Na podstawie oceny skutków Komisja wskazuje trzy najbardziej odpowiednie rozwiązania rynkowe, możliwe do wdrożenia na poziomie regionalnym. Tymi rozwiązaniami na przyszłość jest tworzenie funduszy. Chodzi przede wszystkim np. o składkowy fundusz kompensacyjny bądź celowy fundusz kompensacyjny, bądź system handlu emisjami.

Jeżeli chodzi o stanowisko rządu, to rząd nie popiera komunikatu Komisji i ustanowienia mechanizmów regionalnych – i to jest bardzo istotne – ale uznaje zasadność określenia strategii działania UE w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych. Wszelkie normy mające na celu ograniczenie emisji powinny być wypracowane, zdaniem rządu, na forum IMO, na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej, a nie na poziomie regionalnym UE. Rząd uważa, że należy dążyć do ograniczenia dodatkowych obciążeń administracyjnych, operacyjnych i ekonomicznych, które mogłyby skutkować tworzeniem regionalnych instrumentów redukcji emisji.

Jeżeli chodzi o kolejną kwestię, która jest poruszona, przedstawiona w stanowisku rządu, to nie można w pełni podzielić, zdaniem rządu, opinii Komisji o niewystarczającym stanie zaawansowania prac na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej, dlatego że na forum MOM wypracowano stosowne instrumenty już wcześniej. To jest m. in. wskaźnik efektywności energetycznej czy też plany zarządzania efektywnością energetyczną.

Podsumowując, komunikat nie powoduje bezpośrednich skutków wymagających zmian w prawie krajowym, nie powoduje bezpośrednich skutków społecznych, nie powoduje również bezpośrednich skutków gospodarczych i nie będzie miał bezpośrednich skutków budżetowych. W przypadku realizacji kolejnych etapów działań wskazanych w komunikacie konsekwencje gospodarcze wywoływane byłyby przede wszystkim ustanowieniem środka rynkowego, przypuszczalnie około roku 2020, który obciążałby głównie armatorów bądź podmioty zarządzające statkami.

Kończąc przedstawianie stanowiska rządowego, chcę podkreślić, że w ramach przeprowadzonych konsultacji społecznych zgłosiło się wiele podmiotów i te podmioty to m. in. Konfederacja Lewiatan, Pracodawcy RP, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Lotos, Petro Bank S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, PKN ORLEN S.A., Polski Rejestr Statków S.A. Wszystkie te podmioty przedstawiły swoje uwagi i podkreśliły, że konieczność uregulowania emisji z transportu morskiego na poziomie globalnym jest nadrzędna. Wskazały przy tym na negatywne skutki w zakresie konkurencyjności przedsiębiorstw na rynku shippingowym, jeżeli kroki regionalne zostałyby podjęte. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Bardzo dziękuję, pani minister. Sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Jan Szyszko. Bardzo proszę.

Poseł Jan Szyszko (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, pani minister, muszę powiedzieć, że troszeczkę nie zrozumiałem wypowiedzi pani minister, ale zrozumiałem to, co jest napisane w stanowisku rządu. W związku z tym chciałem powiedzieć, że całkowicie zgadzam się ze stanowiskiem rządu, który twierdzi, że tego rodzaju działalność na szczeblu regionalnym nie ma sensu, że powinno się działać na szczeblu globalnym.

Tak rozumiem ten dokument, a pani minister coś się chyba troszeczkę pomyliło po drodze, ale to jest zupełnie inna sprawa.

Natomiast chciałbym, pani minister, żeby zechciała pani udzielić mi odpowiedzi na pewne pytania, a mianowicie, kto w ogóle koordynuje politykę klimatyczno-energetyczną w Polsce? Czy to jest rola premiera, czy to jest rola Ministra Gospodarki, bo poprzedni dokument był omawiany przez MG, czy też MSZ albo MTBiGM, czy też MŚ? Dlatego pytam, bo się gubię, a jednocześnie zgubiłem się co nieco przy wypowiedzi pani minister z Ministerstwa Gospodarki, bo nawiązała ona do CCS *(Carbon Capture and Storage*), a ten CCS jest właśnie w tej chwili dyskutowany już na szczeblu Senatu, tak mi się wydaje, bo wczoraj był dyskutowany w Sejmie. Chciałem powiedzieć, że również w tej kwestii mam pewne wątpliwości, dlatego że bardzo mocno krytykowaliśmy ten CCS. Była pani minister Jaczewska z MŚ, która powiedziała nawet, że CCS nie będzie wprowadzany – i rzeczywiście jest dobrowolność. Pani minister gospodarki powiedziała, że jest niezwykle ważny z punktu widzenia sektora produkcji stali. Później na szczeblu parlamentu odpowiedzialny był za to pan minister Woźniak, a wczoraj na posiedzenie Komisji Ochrony Środowiska, na którym dyskutowaliśmy o tej sprawie, przyszedł pan minister Gawłowski, specjalista od wody, i chyba tylko z tego powodu laniem wody starał się zagasić pewne merytoryczne pytania opozycji. Ale pytanie jest takie: kto naprawdę steruje, koordynuje te sprawy? Czy to, że my nie możemy się zorientować, to jest pewnego rodzaju strategia czy taktyka rządu, żeby również na szczeblu KE nikt się nie zorientował, kto tym dowodzi?

Druga rzecz. Skoro już jesteśmy przy sprawie związanej z transportem morskim, to prosiłbym, żeby pani minister odpowiedziała mi na pytanie, jaki procent w ogóle transportu polskiego uczestniczy w ogólnym transporcie UE? Jednym słowem, czy to jest takie ważne dla Polski, czy niespecjalnie ważne, bo być może chodzi o znikomy procent?

Proszę państwa, równocześnie chciałem zapytać, dlaczego rząd w tej chwili krytykuje tak ostro – i słusznie, ja się z tym całkowicie zgadzam – to, że ten dokument dotyczy swego rodzaju układu regionalnego, a zupełnie nie oponował przy pakiecie klimatyczno-energetycznym, który jest typowym układem regionalnym, bo nie jest to układ globalny. Przecież polityka klimatyczna chyba KE, bo tak można powiedzieć, w Durbanie legła w totalnych gruzach, została po prostu ośmieszona.

W końcu chciałbym jeszcze wiedzieć, dlaczego byliśmy takimi ostrymi przeciwnikami tego – nie na posiedzeniu Komisji, tylko rząd, bo nasz postulat przeszedł – żeby KE podała dokładne dane dotyczące spraw związanych z emisją wynikającą z handlu emisjami, z CDM (*Clean Development Mechanism*), z *Joint Implementation*. Dlaczego rząd był przeciwnikiem tego, żeby Komisja podała nam, ile wynosi średnia emisja na głowę mieszkańca? A to były takie ważne sprawy. Podnosiliśmy również kwestię tego, że należy rozpocząć renegocjacje pakietu klimatyczno-energetycznego, rząd uważał, że nie.

Podsumowując, ja się całkowicie z tym dokumentem zgadzam, tylko czy rząd dojrzał do tego, że ten pakiet jest taki zły, i zaczyna protestować, czy też jest to specyficzna gra rządu, żeby zaciemnić całą sprawę? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Dziękuję. Pani poseł Zalewska.

Poseł Anna Zalewska (PiS):

Państwo przewodniczący, Wysoka Komisjo, pani minister, będę już tylko kontynuować pytania pana profesora, bo oczywiście negatywne stanowisko rządu jest jak najbardziej uzasadnione.

Nie ukrywam, że robię to systematycznie i systematycznie o to pytam, dlatego że nie jestem w stanie znikąd się tego dowiedzieć, każde z ministerstw odpowiada zupełnie co innego. A dotyczy to kwestii tego, kto koordynuje, kto liczy. W komunikacie mamy informację, że emisja transportu morskiego wzrosła w okresie lat 1990–2008 o 48%. Kto to zweryfikował? Jaka jest metodologia badań? Czy państwo po prostu dostają taką informację: tak, wzrosła, okay. Kto to liczy, w jaki sposób, jaki jest algorytm, jak są przeprowadzane badania? To dotyczy nie tylko żeglugi morskiej czy transportu morskiego, ale generalnie. Może pani minister wie, kto to liczy i w jaki sposób weryfikuje się wylicze-

nia Komisji? I znowu pojawia się takie sformułowanie – nie wiem, czy państwo to weryfikują, czy po prostu przechodzicie nad tym do porządku dziennego: „W wyniku wielu najnowszych badań stwierdzono znaczny potencjał redukcji emisji". O jakie badania chodzi, kto je przeprowadził, jakie są wnioski i jakie są te możliwości? Te truizmy i absurdy logiczne pojawiają się w każdym komunikacie dotyczącym emisji i globalnego ocieplenia, a w dodatku są one niezgodne z tym, co pokazują ogólnoświatowe wyniki badań. Arktyki miało nie być, a jest i do tego zwiększył się obszar zlodowacenia. W związku z tym mam prośbę do prezydium o rozważenie, bo jeżeli nie, złożę wniosek formalny. My, proszę państwa, naprawdę musimy poważnie na ten temat porozmawiać i wydaje mi się, że powinniśmy doprowadzić do połączonego posiedzenia Komisji – Komisji do Spraw Unii Europejskiej, Komisji Gospodarki i Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. Być może bez mediów, żeby ministrowie się nie krępowali, ale wreszcie trzeba zacząć na ten temat dyskutować i trzeba połączyć siły, dlatego że brniemy w oparach absurdu, w dodatku wykonując różnego rodzaju czynności, które są zupełnie niepotrzebne, które eliminują naszą gospodarkę oraz wchłaniają tylko i wyłącznie zużyte już technologie europejskie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Bardzo dziękuję, pani poseł. Oczywiście przyjmuję ten wniosek, prezydium ustala porządek obrad, więc rozstrzygniemy w porozumieniu z przewodniczącymi komisji, czy będą zainteresowani takimi spotkaniami. Pani przewodnicząca Fotyga. Czy ktoś jeszcze się zgłasza? Nie widzę. Bardzo proszę.

Poseł Anna Fotyga (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani minister, ja podobnie jak rząd mam negatywne zdanie na temat dokumentu, ale mam też kilka wątpliwości, bo wszystko zależy od tego, jaki jest plan, do jakiego stopnia sprawy mają być uregulowane na poziomie IMO. Ja byłam przeciwna przyjmowaniu wspólnego stanowiska UE, które się wyraziło w decyzji Rady dotyczącej emisji tlenków azotu, bo uważam, że Polska jest ważnym członkiem IMO i ma prawo do wyrażania na forum tej organizacji swojego zdania. Jak wiadomo, istnieje spór między IMO jako organizacją czy między gremiami kierującymi tą organizacją a gremiami kierowniczymi UE, instytucjami UE. Uważam, że koordynowanie stanowisk na forum IMO, a to robi UE – i jak sądzę taki jest zamysł również w tym… Albo inaczej: jeżeli taki jest zamysł, to temu kierunkowi również jestem przeciwna i sądzę, że powinniśmy być temu przeciwni. Forum IMO – tak, ale Polska jako suwerenny członek IMO, podobnie jak innych agend oenzetowskich i innych instytucji afiliowanych przy ONZ. Póki nie zostanie zmieniona Karta Narodów Zjednoczonych i inne stosowne dokumenty, to nie widzę żadnego powodu do udzielania takich upoważnień UE.

A teraz jeszcze uwaga merytoryczna. Mam jeszcze inny poważny problem i to dotyczy jakby globalnie nie tylko mojej oceny systemu klimatyczno-energetycznego czy handlu emisjami, tylko generalnie podejścia do handlu morskiego. Pani minister, kilkadziesiąt, a w tej chwili możemy mówić, że już nawet kilkaset lat temu nie było innych gałęzi transportu międzykontynentalnego. Krótko mówiąc, nie latały samoloty, to były ery rozkwitu handlu morskiego, w ładowniach siedzieli palacze, przerzucali węgiel i emisja była taka, że trudno to sobie w ogóle wyobrazić. Od tamtego czasu postęp technologiczny spowodował, że handel morski jest gałęzią naprawdę niskoemisyjną. Jeżeli mówimy o regionalizacji, to trzeba sobie zdawać sprawę, że np. w odniesieniu do Bałtyku oznacza to podrożenie kosztów transportu morskiego dla państw członkowskich UE i zielone światło dla handlu surowcami energetycznymi Rosji, która nie będzie podlegała temu reżimowi – taka jest prawda. Będziemy mieć wtedy do czynienia z równoleżnikowym ruchem na Bałtyku, wykluczającym połączenia portów morskich np. Polski i Skandynawii, czyli krótko mówiąc, nasz handel morski na Bałtyku. Mówię o tym, bo to jest element mojego wykształcenia, na tym wyrosłam, jestem osobą znad morza. Naprawdę państwo się zastanówcie, bo to, że transport morski już w tej chwili może stanowić znikomy procent naszego transportu, o czym mówił chyba pan prof. Szyszko, wcale nie oznacza, że możemy wejść w systemy, które po prostu zamkną możliwości na przyszłość. A powinniśmy nadal dążyć do rozwijania polskiego transportu morskiego. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Nie widzę więcej zgłoszeń. Pani minister, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo państwu za wszystkie pytania. Wszystkie pytania były bardzo ciekawe. Odnosząc się do wypowiedzi pana posła sprawozdawcy prof. Szyszko, że zgadza się ze stanowiskiem rządu, myślałam, że się jasno wyraziłam i jasno przedstawiłam stanowisko rządu, ale przepraszam, jeżeli nie udało mi się tego zrobić w stopniu nawet najmniej… nie chcę powiedzieć prymitywnym, ale prostym.

Proszę państwa, tematy dotyczące włączenia statków do systemu unijnego są tematami nowymi. UE dopiero się do tego przymierza i bada, na ile możliwa jest weryfikacja, raportowanie i stworzenie takiego systemu, więc to jest pierwszy krok. Niezależnie od tego na forum międzynarodowym od lat prowadzone są prace zmierzające do tego, żeby statkom poprawić tzw. efektywność energetyczną i o ile na poziomie globalnym MOM rozwija się w duchu *sustainable shipping*, czyli zrównoważonego rozwoju, który ma godzić rozwój gospodarczy i konkurencyjność ze środowiskiem, o tyle UE w mojej ocenie jako profesora rodzi prostą rzecz: taką linię, która przede wszystkim zmierza do tego, aby wyjść poza pewien nawias. Szkoda, że nie ma pani Fotygi, bo chciałabym podziękować za jej wypowiedź, która była doskonała – chcę powiedzieć, że zauważyła to, co jest najważniejsze w całej tej układance: że my w *shippingu* powinniśmy przede wszystkim zwrócić główną uwagę na międzynarodowe uregulowania, dlatego że jesteśmy państwem członkowskim MOM, a to na tym forum są tak naprawdę opracowywane rozwiązania dla międzynarodowego transportu morskiego, którego Polska jest częścią – na dzisiaj niewielką częścią, ale jednak bardzo ważną. Powinniśmy pamiętać, że cały czas jesteśmy elementem tej układanki. Stąd też, i tu się zgadzam z panem prof. Szyszko, niezwykle istotne jest to, żeby stworzyć mechanizm koordynacji pomiędzy resortami, oszacować i stworzyć takie mechanizmy, które byłyby dla nas użyteczne.

Tak samo dziękuję pani poseł Zalewskiej – i za wypowiedź, i za pytania. Dlaczego? Dlatego że rzeczywiście w komunikatach, i to nie tylko z tego zakresu, KE bardzo często przywołuje różne badania naukowe, nie umieszczając żadnych przypisów, nie podając nazwisk. Oczywiście można do tego dotrzeć, ale tutaj w jaki sposób możemy badać? Możemy badać, ile statków wpływa na Bałtyk. Mamy system VTS, który bada, ile statków wpływa ma Bałtyk, liczy te statki. Na tej podstawie stwierdzamy, że wpływa coraz więcej statków w skali roku, że tendencja jest rosnąca. Na podstawie tego, czy są to statki duże czy mniejsze, czy średnie – bo mamy całą listę statków, które wpływają – możemy oszacować ewentualnie tę emisję. Ale akcenty powinny tu być rozłożone troszeczkę inaczej, żeby iść w duchu zrównoważonego rozwoju i może jednak wypracowywać te stanowiska na forum MOM, starać się o to, żeby zwrócić uwagę na instrumenty globalne. I tutaj chociażby – już przechodząc do praktyki – możemy mówić o urządzeniach montowanych na statkach, które po prostu przede wszystkim mają na celu to, aby emisja gazów była jak najniższa, i to się robi, to się już robi. A ten mechanizm, który tutaj widzimy, w mojej ocenie, jest jakby wyjściem UE jako organizacji międzynarodowej troszeczkę przed nawias. Nie wiem, czemu to ma służyć. Myślę, że zaangażowanie Polski na forum IMO w tych kwestiach jest bardzo dobre, wystarczające i rzeczywiście byłoby dobrze, gdyby Polska mówiła swoim głosem, choć nie zawsze – a to z kolei jest związane z koordynacją i stanowiskami – tak jest. To są kwestie natury politycznej i ja bym ich szczegółowo nie rozważała. Na pewno będziemy się przyglądać tej sytuacji, będziemy badać to, na co pani poseł zwróciła uwagę, czyli kwestie ilości, szacunków, które są nam przedstawiane, będziemy próbowali dotrzeć do źródeł tych szacunków. Jak mówię, nie są to dane z bazy danych, to są dane szacunkowe. Transport morski był, jest i najprawdopodobniej będzie tym, który jest najczystszy dla środowiska, a faktem jest to, że 70% do 90% – różne są dane szacunkowe – ładunków, towarów transportowanych jest drogą morską. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Pan poseł Szyszko.

Poseł Jan Szyszko (PiS):

Dziękuję bardzo za pewien wykład o zrównoważonym rozwoju. Tym się zajmuję, wykłady z tego robię, napisałem książkę, tak że bardzo dziękuję za wzmocnienie mnie. Natomiast moje pytania były proste. Kto koordynuje politykę klimatyczną? Czy pani minister jest w stanie odpowiedzieć? Ile procent stanowi nasz transport morski w UE? I mówię wprost: czy to stanowisko rządu wynika z tego, że bardzo mocno protestowali przeciwko temu Holendrzy, Belgowie, Szwedzi, Niemcy, czyli ci, którzy są potentatami, czy z tego, że Polska się ocknęła i uważa, że rzeczywiście rozwiązania regionalne nie wnoszą nic wspólnego do realizacji polityki klimatyczno-energetycznej świata? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś jeszcze z państwa chciałby zabrać głos? Pani minister jeszcze?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Dorota Pyć:

Króciutko. Jak wskazałam, potrzebna jest koordynacja. Nie odpowiem w tej chwili panu na pytanie, kto to koordynuje, bo nigdy do tej pory z tym podmiotem nie rozmawiałam, ale bardzo chętnie się z nim spotkam. A na samym wstępie powiedziałam, że jest to temat nowy, komunikat dotyczy tak naprawdę dopiero rozpracowania stanu tego, czy będzie, czy nie będzie włączenia transportu morskiego, bo transport morski do tego dzisiaj włączony nie jest. Są pewne rozwiązania IMO-owskie, które pozwalają na ograniczenie emisji pod warunkiem, że dane państwa członkowskie rzeczywiście wykonują swoje zobowiązania w tym zakresie i instalują odpowiednie urządzenia na statkach. Natomiast tak jak mówię, potrzebne by mi były spotkania międzyresortowe z odpowiednimi osobami, które pracują w ministerstwach, żeby się dowiedzieć, w jaki sposób to jest rozpoznane, a z wiedzy, jaką dziś mam, wynika, że nie jest rozpoznane.

Jeżeli chodzi o udział statków polskich w Unii, to jest on nikły, znikomy, ale nie możemy patrzeć tak wąsko. Jeżeli weźmiemy pod uwagę to, ile statków podnoszących polską banderę rzeczywiście jest w tej puli statków podnoszących banderę UE, czyli statków członkowskich podnoszących banderę UE, to nie będzie to wielki procent, ale może powinniśmy spojrzeć troszeczkę inaczej: na te statki, które pozostają we własności bądź współwłasności podmiotów polskich i które pływają po morzach i oceanach. Nad tym powinniśmy się zastanowić, troszeczkę w innym aspekcie, i pomyśleć na przyszłość, w długiej perspektywie, co można byłoby zrobić, żeby te statki nie przeflagowywały się, żeby te statki były rejestrowane w przyszłości pod polskimi banderami. Więc ten element, który na pozór wydaje się kompletnie niezwiązany z tematem, o którym dziś mówimy, jest właśnie bardzo mocno z nim związany, bo wówczas może mielibyśmy o co walczyć. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Agnieszka Pomaska (PO):

Dziękuję, pani minister. Zakończyliśmy dyskusję, stwierdzam, że Komisja przyjęła do wiadomości informację rządu na temat komunikatu – dokument COM(2013) o numerze 479 i odnoszące się do niego stanowisko rządu.

Punkt 4 – sprawy bieżące. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń.

Dziękuję, zamykam posiedzenie Komisji.